

Claim:

A ball joint for supporting a stabilizer, wherein

a socket portion of the ball joint is integrally formed with an attachment bracket of attachment opponent member by sheet metal processing,

a joint portion houses a spherical head portion of a bar for the stabilizer and a bearing within the socket portion, and holds these members by press-fitting of an end cover, and a dust cover is attached thereto.

Explanation of reference numerals:

- A vehicle main body
- B stabilizer
- I lower link
- 1 bracket
- 2 socket portion
- 3 bar
- 4 bearing
- 5 end cover
- 6 dust cover

④ 日本国特許庁(JP)

⑤ 実用新案出願公開

⑥ 公開実用新案公報(U) 昭62-118715

⑦ Int. Cl.⁴

識別記号

庁内整理番号

⑧ 公開 昭和62年(1987)7月28日

B 60 G 21/04

8009-3D

F 16 C 11/06

8211-3J

審査請求 未請求 (全 頁)

⑨ 考案の名称 スタビライザー支持用のボールジョイント

⑩ 実 願 昭61-7068

⑪ 出 願 昭61(1986)1月21日

⑫ 考 案 者 松 本 広 一 浜松市御給町283番地の3 リズム自動車部品製造株式会社内

⑬ 出 願 人 リズム自動車部品製造 株式会社 浜松市御給町283番地の3

⑭ 代 理 人 丹理士 清 瀬 三 郎 外1名

明 細 書

1. 考案の名称

スタビライザー支持用のボールジョイント

2. 実用新案登録請求の範囲

ボールジョイントのソケット部を板金プレスにて取付相手への取付用ブラケットと一体にて成形し、ジョイント部は該ソケット部内においてスタビライザー用バーの球頭部およびそのベアリング軸内包しこれ等をエンドカバーの圧入で保持構成し、これにダストカバーを取付けてなることを特徴とするスタビライザー支持用のボールジョイント。

3. 考案の詳細な説明

産業上の利用分野

本考案は自動車の足回りのスタビライザー支持用のために設けるボールジョイント構造に関する。

従来技術

従来スタビライザーの支持締結方法としては、例えば第3図に示すようなものがある。



第3図においてAは車体、Bはスタビライザー、Cはスタビライザー支持用のスタビライザーバー、Dはボルト、Eはゴムブッシュ、Fはブラケット、Gはカラー、Hはアッパーリンク、Iはロワーリンク、Jはロワーボールジョイント、Kはロッドを示す。

考案が解決しようとする問題点

しかしながらこのような従来のスタビライザー中央部の車体への支持締結やスタビライザー端部のロワーリンクへの締結方法にあつては、締結部にゴムブッシュを使用する構造となっていたため、車両がコーナーを曲る場合、ゴムブッシュのタワミが発生し、ゴムブッシュのタワミ量が大きいためスタビライザーとしての効果が少ないという問題点があつた。

問題点を解決するための手段

本考案はこのような従来の問題点に着目してなされたもので、従来のゴムブッシュの使用をやめ取付相手部材への取付ブラケットとプレス一体型のボールジョイントソケットを設けスタビライザ



一支持用のバーを該ボールジョイントソケット部においてボールジョイント結合構造とし締結部の剛性を高めさせることにより上記従来の問題点を解決するものである。

実施例

以下、本考案を図面に基ずいて説明する。

第1図は本考案の一実施例を示す図である。

まず構成を説明すると、Aは取付相手部材がある車体、1は取付用のブラケット、2はブラケット1と一体のボールジョイントソケット部であって、1、2は板金プレスにより一体に構成される。ソケット部2にはバー3の球頭部3aおよびそのベアリング4を包含しこれ等をエンドカバー5で圧入し、バー3に適当なるトルクを発生する構造となっている。ダストカバー6は水、ダストの侵入防止用に取り付けられる。バー3はその先端軸受部7にてスタビライザーBを支持する。

第2図は本考案の他の実施例を示した断面図で、まず第1図と比較して説明するとバー3の上部にはスタビライザー端部をゴムブッシュ9にて

ワッシャー10を介し挟むように装嵌し、ナット8にて締付固定されている。またバー3の下部は球頭部3aを有しベアリング4を介しブラケット1が構成され該ブラケット1はロワーリンク1に取付けられる。

考案の効果

以上説明してきたように本考案によれば、その構成をボールジョイントソケット部2を相手部品（車体またはロワーリンク）への取付用ブラケット1と板金プレスにて一体型にし、かつ該ソケット部をボールジョイント構造としたため第3図に示すような従来のスタビライザーの締結方法に比しゴムブッシュ、カラー、ボルト等が不要で組立工数も少なく、かつ部品点数も少なく、また締結部の剛性を上げることによりスタビライザー効果を大とすることができるという諸効果が得られ、部品点数を減らすと共にローコストなスタビライザーを提供することができる。

4. 図面の簡単な説明

第1図は本考案実施例の要部縦断面図、第2図

は本考案の他の実施例を示した断面図、第3図
(i)、(n) および (n) は従来例のスタビライザー配
置の要領図、スタビライザー中央部の車体への支
持締結部の断面図およびスタビライザー端部のロ
ワーリンクへの支持締結部の断面図である。

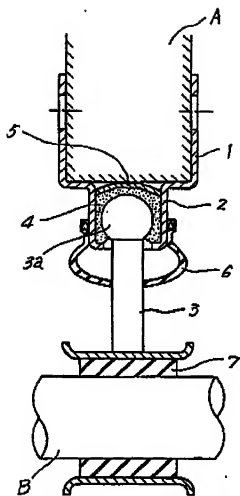
A…車体、B…スタビライザー、I…ローワー
リンク、1…ブラケット、2…ソケット部、3…
バー、4…ベアリング、5…エンドカバー、6…
ダストカバー。

以 上

代理人 精 源 三 郎
同 足 立 卓 夫



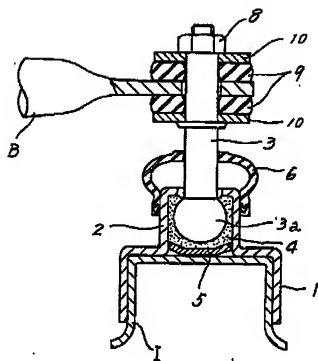
才 1 図



162

代理人清瀬 三郎 外記
 電話 54-11871 五

图 2

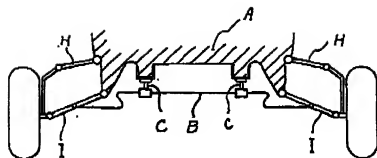


163

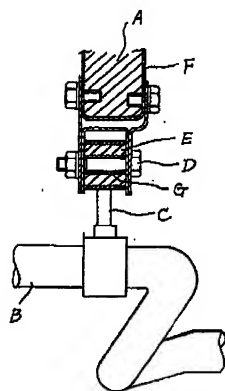
实开62-118715

代理人清源三郎外郎

オ 3 図
(イ)



オ3図
(ロ)



オ3図
(ハ)

